



# FLYER

Kaakkois-Suomen Ilmailumuseoyhdistys ry:n tiedotuslehti  
Marraskuu 3/2016



**K-SIMY Joulujuhla to 24.11.2016**  
**Perinteinen puurojuhla vietetään**  
**Lentoaseman kahvilassa klo 18**  
**TERVETULOA**

# Puheenjohtajan pulinat 3/2016.

Museoyhdistyksemme toimintavuoden kesä- ja näyttelykausi on taas niin sanotusti pulkassa. Museo on kiinni ja näyttelyn purkutalkoot pidetty. Kiitos ahkerille talkoomiehille hallien järjesteleminen ja kopterin ”lapasulkeiset” sujui ripeästi kahdessa työpäivässä. Näyttelykautta tältä kesältä voidaan sanoa hyväksi. Vierailijoita on käynyt n.1500. Kävijämäärien kaksi huippupäivää olivat kauden avaus: avoimet ovet ja DC-3 Airveteran vierailupäivä. Museo-opas kesän aikana oli Pekka Hämäläinen joka valoisalla ja ulospäin suuntautuvalla persoonallaan hoiti mallikkaasti tehtävänsä. Saimme jatkettua hänen sopimustaan ja pidimmekin museota auki syyskuun ajan. Touko ja syyskuussa Pekka hoiti järjestykseen ja luetteloi kirjakokoelmamme. Tämäkin homma on jo vuosia ollut yksi niitä: -pitäis hoitaa asioita. Museomme ilmailukirjat ovat jäseniemme lainattavissa. Lainausvihko on toimiston kirjahyllyn ensimmäinen kirja. Talkoo- ja kokouspäivinä voi käydä hakemassa lainaksi mielenkiintoista lukemista laajasta ja kokoajan täydentävästä kirjastostamme. Saimme mm. keväällä Suomen Ilmavoimamuseolta 30-40 kirjaa ja yksityisiltä jäseniltämme ainakin saman määrän. Kirjojen lisäksi on lehtien vuosikertoja mm. Suomen Ilmailuhistoriallinen lehti 1994-2005.

Loppukesästä saimme peräkkäin suru-uutiset. Aarne ”Aku” Hytti ja Ingrid ”Inga” Cajander olivat äkillisesti menehtyneet.



Aku muistetaan innokkaana purjelentopionerinä Lappeenrannan seudulla, sekä sittemmin perustetun museoyhdistyksemme kantavana ja rakentavana voimana. Eikä hän vanhoilla päivilläänkään jättänyt harrastustaan vaan kävi lähes päivittäin kentällä ja museollaan.

Ingan kohtalona oli seurata miestään, Kaitsun kuolemasta miltei tasan kahden vuoden päästä, vanhalle hautausmaalle.

Muistomerkkikone hanke edistyy. Kaupungin virkamiehet ja poliitikot suhtautuivat hyvin nuivasti ehdotuksemme pystyttää 100 vuotta täyttävän lentoaseman lähelle muistomerkkikone. Emme tästä meille jo tutuksi tulleesta heidän yhteistyökyyttömyydestä lannistunut vaan jatkoimme hanketta pystyttää Gnat GN-103 museon ”tienviitaksi” pihallemme.



*Nina Lampinen, Jenni Haapasaari ja Anniina Kiuru*



Yhteistyökumppaneiksi, Lappeenrannan Lentoaseman lisäksi, saimme Saimaan Ammattiopisto SAMPO sekä Lappeenrannan teknillisen Yliopiston. Sampo Ammattiopiston pintakäsittelylinjan opettaja Pasi Vilpposen ohjaamina oppilaat Nina Lampinen, Jenni Haapasaari ja Anniina Kiuru maalasivat koneen aitoon 50-60 luvun Suomen Ilmavoimien kuosiin kesäkuussa. Elokuun puolivälissä he tekivät vielä joitakin viimeistelyitä maalaukseen. Pylvään suunnittelu annettiin

yliopistolle. Siellä Juuso Raitila piirsi ja mitoitti telineen johon kone ripustetaan. Pylvään kuormitusten laskemiseksi kone oli punnittava laskutelineistään joista se kiinnitetään. Punnituksen teki Poliisi kuorma-auto vaailla. Homma hoidettiin poliisin pr-työnä joten tästäkään ei aiheutunut kustannuksia meille. Lisäksi IMY Vantaa on syyskokouksessaan päättänyt avustaa rahallisesti meitä tässä projektissa.





DC-3 yhdistys, Lappeenrannan Ilmailuyhdistys ja K-SIMY totesivat yhdessä että 31.7-16 tapahtuma oli niin onnistunut että tätä vierailulentoa Lappeenrantaan olisi syytä jatkaa ensikesänä ja tehdä siitä perinne. Olemme ilmoittaneet DC-3 yhdistykselle että voimme kernaasti ottaa heidät vastaan ja tehdä täällä tiedo-

tusta tapahtumasta. Nyt DC-3 lennolle mielivät ja muuten asiasta kiinnostuneet heti esivuoden alusta liittymään DC-3 yhdistyksen jäseneksi. Se käy helposti sivuilla [www.dc-ry.fi](http://www.dc-ry.fi) sieltä saa tietoa jäsenlennoista ja muusta toiminnasta tämän koneen ympärillä.

**Puheenjohtaja Kimmo Marttinen**



# Kustannusasiaa.

## Varainvartijamme muistuttaa.

Arvoisat jäsenet. Valitettavasti vain noin kaksi kolmannelta normaalijäsenistöstämme maksaa tällähetkellä jäsenmaksunsa (25€ /vuosi) Mikäli tunnet ”piston ” sydämessäsi, toivomme, että maksat jäsenmaksun yhdistyksen tilille FI64 4108 1020 045507 ja laitat samalla tiedonantokohtaan ”jäsenmaksu 2016/ sukunimi” Maksun saaja on Kaakkois-Suomen Ilmailumuseoyhdistys ry. Kuluvan vuoden lopussa vertaamme maksaneita jäsenrekisteriimme ja ne jotka eivät ole jäsenmaksua maksaneet poistamme jäsenrekisteristä ja lopetamme lehtemme Flyerin lähettämisen sekä muut jäsenedut kuten vapaa sisään pääsyn museollemme. Muissa jäsenasioissa kuten osoite ja muissa yhteystiedoissa tapahtuneista muutoksista ottanet yhteyttä Esa Rantasen. Toivomme myös että omaiset ilmoittavat kuolemantapauksista Esa Rantaselle hän hoitaa jäsenrekisteriämme. Hänen yhteystietonsa löydät lehden takasivulta.

## Yhdistyksen taloudenpidosta esimerkki viimevuodelta.

Yksi Flyer makassa meille noin 2€.

Kun se postitettiin 160 jäsenelle kolme kertaa vuodessa, olivat kustannukset 960€

Viime vuonna jäsenmaksun maksoi 100 jäsentä. Lähetettäessä lehti sadalle jäsenelle olivat kustannukset 600€

Johtopäätös edellisestä on: 960–600=360€. Joka meni ”kankkulan kaivoon”.

Jos taas nuo kuusikymmentäkin olisivat maksaneet jäsenmaksunsa niin tuotto olisi ollut 60x25€=1500€ ja kun siitä vähennetään 360 € niin oltaisiin oltu 1140 € plus-salla ja se olisi voitu käyttää museomme kehittämiseen.

**Varainvartija Lasse Silas**  
**0400 755431**  
**lasse.silas@gmail.com**



# Osumia vai ohilaukauksia?

## - Lappeenrannan lentokentän ilmatorjunta 23.6. ja 2.7.1944

Allekirjoittanut oli kesäkuun 2016 puolivälissä Karjalan ilmailumuseon hylkyryhmän mukana etsimässä sotien aikana alas ammutun Iljushin Il-2-maataistelukoneen putoamispaikkaa Lappeenrannan Mattilassa. Kone oli tiettävästi pudonnut eräälle Riekontien varrelle sotien jälkeen rakennetulle tontille. Putoamispaikan ympäristössä oli kerrottu olleen vielä sotien jälkeen tynnyrin puolikkaan muotoisia ja kokoisia metallilevyjä. Tästä voitiin jo etukäteen olettaa, että kysymyksessä on ollut Il-2-tyyppinen kone.

Löysimme koneen jäännöksiä kyseisen tontin ulkopuolelta aivan varuskunnan harjoitusalueen itäreunasta, jonne ne olivat ilmeisesti sinkoutuneet tai muuten levinneet. Löytämiemme osien perusteella varmistui olettamuksemme konetyypistä oikeaksi.

Tämä kirjoitus sai alkunsa, kun ryhdyin selvittämään, milloin ja kenen toimesta kyseinen kone oli ammuttu alas. Ajankohdaksi tuntui sopivan jatkosodan viimeinen kesä, koska sitä aikaisemmin ei Il-2-koneita ollut esiintynyt Lappeenrannan korkeudella. Tiedossa oli myös, että lentojoukkojen pudotukset tapahtuivat kauempana kentästä, joten vastausta oli haettava ilmatorjunnan pudotuksista.

## Lappeenrannan lentokentän pommitukset kesällä 1944

Mattilaan pudonnut kone oli todennäköisesti ammuttu alas lentokenttään kohdistuneen hyökkäyksen aikana. Lappeenrannan kenttään kohdistui kesällä 1944 kaksi rynnäköinti- ja pommihyökkäystä, joihin molempiin osallistui Il-2-koneita. Ensimmäinen hyökkäys tapahtui varhain juhannusaattona 23.6. ja toinen sunnuntai-iltana 2.7. Oli siis keskeytettävä näiden

kahden päivän tapahtumiin. Muihin Lappeenrantaan kohdistuneisiin pommituksiin ei tässä kirjoituksessa puututa.

Erään kirjoituksen mukaan olisi vihollinen rynnäköinyt Lappeenrannan kentälle myös 12.6.44, jolloin myös kaksi Il-2-konetta oli ammuttu alas. Kun tälle hyökkäykselle löydy tukea mistään lähteestä, täytyy po. kirjoituksessa olla paikkakunnan kohdalla virhe.

## Lentokenttä perjantai-aamuna 23.6.44

Lappeenrannan lentokenttä oli viholliselle ihanteellinen hyökkäyskohde 23.6., kun kenttää käyttivät tällöin tukikohtanaan Lentorykmentti 3:n molemmat Messerschmitt- (MT) laivueet, Hävittäjälentolaihue 24 (HLe.Lv.24) ja HLe.Lv.34. Näillä oli kentällä yhteensä parisenkymmentä kunnossa olevaa MT-konetta ja lähes saman verran korjattavia. Lisäksi kentällä oli valokuvaus- ja tiedustelulentoja varten yksi Pommituslentolaihue 48:n (PLe.Lv.48) Petljakov Pe-2- (PE) kone. Kaikki koneet olivat hyökkäyksen tapahtuessa maassa.

## Ilmatorjuntajoukot

Lentokentän suojana oli 69. Kevyt ilmatorjuntapatteri (69.Kev.It.Ptri) kahdella jaoksellaan. I jaoksen tuliasemat, 2 kpl 40 mm Boforsia (40 It.K/36 B), olivat kentän takana sen pohjoislaudassa ja II jaoksen tuliasemat, 3 kpl 20 mm kaksoisilmatorjuntatykkeitä (20 It.K/40 VKT), kaupungin puoleisessa kentän laidassa. Lisäksi kentän reunoille oli 22.6. sijoitettu 14 kpl 7,7 mm ilmatorjuntakonekivääreitä vahvistamaan ilmatorjuntaa.

Nikurin pellolla oli 82. Raskas ilmatorjuntapatteri (82.Rask.It.Ptri), jon-



*Yläkuvassa on 40 mm Bofors- ja alakuvassa 76 mm Vickers-ilmatorjuntatykki.  
Kuvat ovat SA-kuvia*





*Il-2M3 oli vuonna 1943 rintamakäyttöön tullut kaksipaikkainen maataistelukone, jonka eturunko oli panssaroitu nokasta ohjaamon takaosaan. Aseistukseen kuului kaksi 23 mm VYa-23-tykkiä ja kaksi 7,62 mm ShKAS-konekivääriä. Taka-ampujan aseena oli 12,7 mm UBT-konekivääri. Lisäksi saattoi olla raketteja ja pommeja. Il-2 koneita valmistettiin eri versioina yli 36 000*

ka tehtävänä oli suojata lentokenttää, rautatieasemaa sekä kalkkitehdasta kaupungin ohella. Patterin tykkikalustona oli 76 mm Vickersit (76 It.K/34 V). Kaupunkia ja myös rautatieasemaa suojaasi lisäksi 45. Kevyt ilmatorjuntapatteri (45. Kev.It.Ptri), jonka I jaos oli tuliasemissa pellolla rautatieaseman välittömässä läheisyydessä sen kaakkoispuolella ja II jaos Tyysterniemessä.

Lappeenrannan ilmatorjuntajoukot oli alistettu Ilmatorjuntarykmentti 3:n (It.R 3) I Patteristolle (I/It.R 3).

## Juhannusaaton aikainen herätys

Kello 02.41 lensi kaksi Pe-2-konetta etelästä - ilman edelläkäypää ilmavalvontaviestiä - yllättäen kaupungin yläpuolelle pommittaen lentokenttää, lentosuunnan ollessa koilliseen.

Kello 02.42 hyökkäsi 12 kpl Il-2-koneita hajakiilassa kaakosta lentokenttää vastaan loivassa syöksyssä pommittaen ja tulittaen kentän laitoja sekä ampuen myös rakettiammuksia. Varsinkin I/69.Kev.It.Ptrin tuliasemat joutuivat hyökkäyksen kohteeksi.

Kello 02.44 hyökkäsi toinen 12 koneen Il-2-laivue myös hajakiilassa kaakosta lentokenttää ja rautatieasemaa vastaan pommittaen myös 82.Rask.It.Ptrin asemia, jolloin kaksi 100 kg pommia putosi noin 10 m päähän patterin miehistöltä.

## Torjunta ja vihollistappiot

Koska ilmavalvonnalta ei saatu ennak-

kovaroitusta, ei tulta ehditty avata ensiksi hyökänneitä Pe-2-koneita vastaan. Sen sijaan Il-2-koneryhmiä tulittivat kaikki Lappeenrannan yksiköt Tyysterniemien jaosta lukuun ottamatta. Tehokkaasta ja keskitetystä tulesta johtuen oli torjunta onnistunutta. Niinpä jälkimmäinen Il-2-laivue hajaantui täysin sekaisena. Lentokentän todettiin kuitenkin kaipaavan lisää ilmatorjunta-aseita.

It. R 3:n - jonka komentopaikka oli Tyysterniemessä - sotapäiväkirjan mukaan ensimmäistä Il-2 ryhmää vastaan ammuttaessa räjähti 40 mm ammus osuessaan koneeseen. Kone painui jyrkkään syöksyyn pudoten alas suunnassa 30-00. 69.Kev. It.Ptrin sotapäiväkirjan mukaan nähtiin yhden osuman saaneen Il-2:n putoavan etelä-lounas suunnassa. Molemmat mainitut suunnat osuvat periaatteessa Mattilaan. Valitettavasti vain ei etäisyyttä havaintopisteistä putoamispaikkaan ole mainittu. Kun Suur-Saimaan suojeluskuntapiirin esikunnan ilmasuojelutoimiston sotapäiväkirjassa epäiltiin, että yksi kone tuli kauempana alas, ei edellä mainittu kone kuitenkaan todennäköisesti pudonnut Mattilaan.

## Omat tappiot

I/69.Kev.It.Ptrissa korkeussuuntaajan istuimella istunut tykkimies haavoittui pommin sirpaleesta vaarallisesti päähän kuollen myöhemmin. Lisäksi samassa patterissa sattui pari kolme lievää haavoittumista pommiin ja kivien sirpaleista. Myös aineellisia tappioita syntyi, kun kolme HLe.Lv.34:n MT-konetta vaurioitui



pommien sirpaleista. Kentälle tuli 15–18 räjähdyskuoppaa ja koko lentokentän alueelle yli 30 pommia. Kenttä saatiin täysin lentokuntoon jo samana aamuna klo 05.30.

### Lentokenttä sunnuntai-iltana 2.7.44

HLe.Lv.34 oli siirtynyt Taipalsaaren kentälle 23.6. illalla. Täten kentällä oli nyt vain HLe.Lv.24:n MT-koneet, joista klo 19 oli kunnossa 16 kpl. Lisäksi kentällä oli PLe.Lv.48:n kaksi PE-konetta. 12 MT-konetta ehdittiin lähettää torjuntalennolle ennen hyökkäystä, kun radiotiedustelu ja ilmavalvonta ilmoittivat suurten vihollismuodostelmien lähestyvän Leningradin suunnalta ja näin voitiin kohta odottaa lentohyökkäystä jossakin lähialueella.

### Ilmatorjuntajoukot

Lappeenrannan ilmatorjuntajoukot olivat edelleen alistettuina I/It.R 3:lle. Tuliyksikköjen kokoonpano oli jonkin verran muuttunut 23.6. jälkeen. Lentokentän suojana oli edelleen entisissä asemissaan 69.Kev.It.Ptri kahdella jaoksellaan. Kentän

lounaispäähän oli tullut kentän suojausta vahvistamaan 6. Kevyt ilmatorjuntajaos (6.Kev.It.Jaos) tykkikalustonaan 2 kpl 40 mm Boforsia (40 It.K/35 B). Myös 82.Rask.It.Ptri oli edelleen entisissä asemissaan, mutta kun 45.Kev.It.Ptri oli siirtynyt kaupungista pois, niin osittain tämän tilalle oli tullut 86. Kevyt ilmatorjuntajaos (86.Kev.It.Jaos). Jaoksen tuliasemat olivat I/45.Kev.It.Ptrin jättämässä asemassa rautatieaseman läheisyydessä.

### Pommitus- ja matalahyökkäys

Kello 19.48–20.20 suoritti vihollinen pommihyökkäyksen kentälle 17 Pe-2- ja noin 50 Il-2-koneen sekä 50–60 suojahävittäjän voimin.

Ensin havaittiin kentän päällä kiertävän neljä hävittäjää, jotka ammuskelivat konekivääreillään ilmaan noin 2,5-3 km korkeudessa. Kello 19.55 ilmestyi etelästä 10 hävittäjää ja 17 Pe-2-konetta, jotka pudottivat kentälle ja sen reunoille räjähdys- ja miinapommeja. Näistä suuressa osassa oli aikasytytys. Pe-2-koneiden jälkeen seurasivat Il-2-koneet useassa 6-8



Lappeenrannassa 2.7.44 olleiden ilmatorjuntayksiköiden tuliasemat sijoitettuna vuoden 1951 peruskartalle. Mattiilan pudonnut Il-2-koneen putoamispaikka on merkitty karttaan rastilla. Karttapohja: Maanmittaushallitus

koneen aallossa suorittaen matalahyökkäyksiä pommittaen ja tulittaen kenttää ja ilmatorjunnan tuliasemia tykeillä ja rakettilammuksilla saamatta kuitenkaan mainittavia vahinkoja aikaan.

## Torjunta ja vihollistappiot

Ilmatorjuntayksiköt tulittivat reippaasti, jolloin tuloksiakin syntyi. Yksi Pe-2 ja kaksi Il-2-konetta ammuttiin alas. Jo ensimmäisen aallon jälkeen nousi kentältä niin paksu savu, ettei esimerkiksi 82.Rask.It.Ptrissa nähty hyökkäviä koneita lainkaan, ennen kuin ne sukselivat savun läpi kohti patteria. Patteri tulitti hyökkäviä koneita srapnelleilla. Yhteen Il-2-koneeseen saatiin aivan viereen srapnelli, jolloin kone syttyi tuleen ja putosi heti maahan n. km päähän patterista. Eräs toinen Il-2-kone oli poistuessaan kaakkoon niin vaurioitunut, että hädin tuskin kykeni lentämään. Joka kerta sen yrittäessä nostaa lentokorkeutta, kallistui se pahasti ja kiersi kaksi kertaa pituusakselinsa ympäri. Kone todennäköisesti tuhoutui. Pe-2 laivueesta pudotettiin todennäköisesti yksi kone, jonka nähtiin eroavan osuman saatuaan laivueesta ja savuten häipyvän pohjoiseen.

6.Kev.It.Jaoksessa puolestaan havaittiin täysosuma kahteen Il-2-koneeseen, joista toinen syöksyi palavana 1/2 km päähän jaoksen tuliasemasta ja toinen savuavana laskeutui itään. Ensin mainittu Il-2-kone oli ilmeisesti sama, johon 82.Rask.It.Ptri osui srapnellilla.

Ilmatorjunnan pudottamista koneista Pe-2 ja yksi Il-2 kirjattiin 82.Rask.It.Ptrin tilille ja toinen Il-2 yhteisesti 6.Kev.It.Jaoksen ja Il/69.Kev.It.Ptrin tilille.

## Omat tappiot

Henkilötappioita ei pommitus aiheutanut, mutta aineelliset vahingot, jotka syntyivät jo Pe-2-koneiden pommituksessa, olivat mittavat. Korjauksessa olleet kaksi MT-konetta paloivat ja kolme muuta

MT-konetta saivat sirpaleosumia. Myös molemmat PE-koneet paloivat samoin kuin noin 8000 litran polttoainevarasto. Aliupseerikouluun tuli pommiosuma ja useat rakennukset kärsivät paineaalloista ikkunavaurioita.

Kentälle tuli noin 60 pommikuoppaa, minkä vuoksi ilmassa olleiden koneiden käskettiin laskeutua Uttiin tai Taipalsaareen. Aikasytytyksellä varustettujen pommien räjähtely teki kentän käytön vaaralliseksi kahden vuorokauden ajaksi. Kenttä saatiin kuitenkin osittaiseen toimintakuntoon jo seuraavana aamuyönä klo 02.15 mennessä. Täysin kunnossa kenttä oli vasta 7.7.

310. Ilmasuojelukomppania ja Sotilaspalokunta 7 hälytettiin kentälle heti, kun viholliskoneet olivat poistuneet. Mitään ei kuitenkaan ollut enää pelastettavissa ja sammutusjoukkojen työ kentällä rajoittuikin käytännössä vain palojen leviämisen estämiseen

## Evakuointia ja koeammuntoja

6.Kev.It.Jaoksen jaosjohtaja luutnantti Larsson sai käskyn evakuoida jaoksen lähelle pudonneesta

koneesta 23 mm tykit, konekiväärin, ammuksia ja muu irtain tavara. Tämän lisäksi tuotiin Il-2:n panssarilevyjä 6.Kev.It.Jaoksen luokse, jossa kokeiltiin eri ilmatorjunta-aseiden ja -ammusten tehoa näihin levyihin. Koeammuntojen yhteydessä havaittiin eräässä moottorin panssarilevyssä kaksi 20 mm ammuksen tekemää reikää. Kun Il/69.Kev.It.Ptri oli ampunut konetta 20 It.K/40 VKT:llä, todettiin jaoksen olleen osallisena myös tämän koneen pudotuksessa.

## Mattilaan pudonnut Il-2

82.Rask.It.Ptrin srapnellilla 2.7. alas ampuman Il-2-koneen täytyi olla se, joka putosi Mattilaan. Tähän tulokseen päädyttiin, kun verrataan oheisella kartalla



Kuvan yläosassa on Mattilan maastosta löytyneitä Il-2-koneen osia. Keskellä oleva metallikehä on halkaisijaltaan, hammastukseltaan ja rei'itykseltään samanlainen kuin kuvan alaosassa olevan Il-2-koneen laskutelinepyörän keskiössä oleva kehä, joka on kuvattu Pietarin lähistöllä sijaitsevan Vsevoložskin (Rääpyvä) yksityisessä sotamuseossa. Kysymyksessä on ilmeisesti pyörälakkerin kireyden säätökehä. Kuvat: Jukka Vesen

82.Rask.It.Ptrin ja 6.Kev.It.Jaoksen tuliasemien sijaintia ja etäisyyttä toisistaan sekä sotapäiväkirjoissa mainittuja etäisyyksiä näistä yksiköistä koneen putoamispaikalle; 82.Rask.It.Ptrista n. km ja 6.Kev.It.Jaoksesta ½ km. Johtopäätös on, että po. kone putosi näiden yksiköiden väli-maastoon, jossa Mattila juuri sijaitsee. Lopullisesti putoamispaikka varmistui, kun näiden päätelmien tueksi vielä löy-

tyi Kansallisarkistosta I/69.Kev.It.Ptrin taistelukertomuksen 2.7.44 liitteenä oleva peitepiirros, johon yksi Il-2 kone on merkitty pudonneeksi Mattilaan. Koneen lentäjistä ei asiakirjoista löytynyt mitään mainintaa.

Muiden tässä kertomuksessa alas ammutuiksi mainittujen koneiden putoamispaikat eivät toistaiseksi ole tiedossa. Karjalan ilmailumuseo ottaa mieliihyvin vastaan näihin liittyviä vihjeitä.

### Lähteet:

*Yllä mainittujen yksikköjen sotapäiväkirjojen lisäksi:*

*I/It.R 3 esikunnan salainen kirjeenvaihto 1944 / Kansallisarkisto,*

*I/It.R 3 komentaja kapteeni Kivisalon henkilökohtainen sotapäiväkirja 1.6-7.7.1944 / Kansallisarkisto,*

*69.Kev.It.Ptrin taistelukertomukset 23.6 ja 2.7.44 / Kansallisarkisto,*

*Halinen, Pertti, Liuskallio, Matti, Metso, Pentti, et al., Lappeenrannan lentokenttä 1918–1944, Laivue Etelä-Karjala 2015,*

*Manninen, Pentti, 2.7.1944: Lappeenrannan lentokentän pommitus, Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 2/2001,*

*Nordström, Åke, Pommit putoavat – Lappeenranta liekeissä 1939–1944, Lappeenranta 1985,*

*Oikkonen, Markku, ”Mattilan Poikien” haastattelu kesäkuussa 2016.*

**Jukka Vesen**

Ilmailuhistorian harrastaja, Inkeroinen

## HAASTE

**Haastan kaikki jäsenet hankkimaan tämän vuoden aikana yhden uuden jäsenen yhdistykseemme. Pannaan ”luonnolliselle poistumalle ” toppi.**

**Terveisin Puheenjohtaja**

# ENSIKOSKETUS UTTIIN

Harvalla pojalla on sellainen onni kuin Penalla ja Eskolla: heillä oli seikkailumaastona sotilaslentotukikohta ja näkyminä Vihurit, Viimat ja Stieglitzit.

Olimme tavanneet lennokokilpailussa talvella ja meille parille lappeenrantalaiselle samanikäiselle tuli eteen polkupyörämarssi Uttiin kesällä 1950- luvulla.

Karjalan Lennostossa oli hiljaista. Kello oli yli yhdentoista ja lentokuntoinen kalusto hallissa: kaksi Vihuria ykkös- ja kolme kolmoshallissa.

Pyykki liehui narulla. Kapitlaiva oli pitkä kaksikerroksinen rakennus. Siellä asui enimmäkseen kapitulanteja ja asuntojen kehnoudesta kuului ainaista nurinaa.

Talon takana oli vesitorni ja oikealla puolella toinen kaksikerroksinen rakennus, Hyde Park. Talo oli nimestään alkaen hienomman maineessa. Asuessaan Kapitlaivassa kapitulantti vilkuili Hyde Parkin suuntaan, mutta kun hän vuosien kuluttua pääsi sinne muuttamaan, hän tunsu kuuuvansa uuteen, ylhäisempään ihmisluokkaan.

Luutnantilla oli kissa, mutta nyt se oli poissa. Kissa oli elämänsä aikana täysin pe-

rehtynyt lennoston potkurikoneisiin, eivätkä ne koskaan aiheuttaneet sille vaarallisia tilanteita. Mutta viime talvena ilmavoimat olivat saaneet Vampire-suihkuhävittäjiä; Utin päällystämättömällä kentällä niitä voitiin käyttää vain talvella.

Uusien suihkukoneiden vaaroja luutnantin kissa ei ymmärtänyt. Se käveli suoraan pahaan aavistamatta Vampiren taakse kuumaan suihkuvirtaukseen.

Hallista vedettiin ulos Vihuria, katselimme konetta aikamme ja kun mitään ei näyttänyt tapahtuvan, jatkoimme matkaa urheiuksentän poikki kohti taloa, jota sanottiin Pilvenpiirtäjäksi, ehkä sen takia, että rakennuksen ylimmässä kerroksessa oli lennonjohto ja sääasema, kai niillä oli jotain yhteyttä pilviin ja niiden piirtämiseen. Nimeen saattoi olla toinenkin syy, talo oli korkea, siinä oli kolme puista kerrosta.

Vesitornista kuului sireenin huuto, kello oli kaksitoista, joku liikkui hallilla, veti Vihurin viereen maa-akun. Mekaanikko yhdisti maa-akun akkukytkimeen. Se oli merkki pojille, jotka juoksivat ruohikon poikki ja hiipivät Vihurin taakse jäädessä istumaan viiden metrin päähän.



Mekaanikko sai Vihurin vinkumaan. Samalla hetkellä ilmestyi hallin ovesta lentäjä, hänellä oli laskuvarjo selässä. Se roikkui aika alhaalla, hakkasi vasten takareisiä, niin että käveleminen näytti hankalalta.

Lentäjä kiipesi Vihurin siivelle ja siitä istumaan ohjaamoon. Sitten koneen moottori paukahti, savu pöllähti, kolmilapainen potkuri pyörähti, moottori jysähti vielä pari kertaa ja lähti tasaisesti käymään.

Pojat istuivat vähitellen voimistuvassa ilmavirrassa, stten he nousivat seisomaan. Moottorin kierrokset lisääntyivät ja poikien oli kallistuttava eteenpäin. kunnes heidän oli annettava periksi. Pöly oli mahtava ja ilmavirta juoksutti poikia urheilukentälle asti.

Lentosotamies veti pukit pois koneen pyörien edestä ja Vihuri liikkui eteenpäin, keinahteli kuomu hieman raollaan epätaisaisella kentällä. Ohjaaja nauroi nähdessään pölyiset pojat ja pui leikkilään nyrkkiä. Pojat kirkkuttivat hiekkaa hampaitensa välissä ja valmistautuivat jo illalla tapahtuvaan selkäsaunaan.

Päävartiosta tuotiin ulos arestilainen. Hän kanatteli housujaan. koska henkselit oli korjattu talteen, hän olisi muuten saattanut hirttäytyä niihin ja aiheuttaa Suomen ilmailvoimille melkoisen menetyksen.. Pojat pitivät miestä vähintään murhaajana, koska häntä vartioitiin konepistoolilla.

Kello oli yli neljän ja Inkeröisten Ilmalu-kerko aloitti toiminnan kentällä. ”Niklan Sirkus” alkoi.

Kerholaisten purjelentokoneet olivat takahallilla suojassa.. Ne vedettiin ilmaan vintturilla. Menimme vihreän PIK-5:n viereen. Purjelentäjä oli ohjaamossa ja hinauslanka kiristyi. kone lähti liikkeelle ja samassa se oli jo ilmassa. Vitonen kohosi jyrkällä kullmalla taivaalle ja ilmavirta suhisi sen vaijereissa.

Vajaan puolen tunnin kuluttua purjekone laskeutui. Se tuli täsmällisesti kiitoradan päähän, samaan paikkaan mistä oli lähtenyt-kin ja kallistui siellä toisen siipensä varaan. Kuomu välkehti auringossa.

## **Pojat tiesivät , että lentäjä vaihdettiin.**

Vitosta ei kuulunut takaisin kentälle. Met- sästä tuli mies, joka kertoi purjekoneen tör- männeen puuhun Putkinotkon tien varressa.. Lähdimme kiireesti kohti onnettomuuspaik- kaa, ohitettiin ampumaradan kopit ja tultiin tielle. Emme vaihtaneet sanaakaan, tuntui liian kammottavalta ajatella tuhoutunutta konetta ja sen lentäjää, joka äsken oli noussut yläilmoihin.

Sitten huomasimme PIK:n , joka oli pys- tyssä puita ja puhelinlankoja vasten. Peräsin roikkui lähimmän puun latvassa. Osa toisesta siivestä heilui hijalleen sähkölangoissa, toi- nen oli katkennut puolivälistä ja pudonnut maahan.

Koneen romun ympärillä seiso i ryhmä miehiä. Sitten näimme koneen lentäjän, joka seiso i pystyssä olevan PIK:n vieressä käsi uljaasti runkoa vasten. Lentäjän hymy vaikutti hieman vaivaantuneelta.

Joku kierteli konetta ja kiroi i i itsekseen. Koneen vauriot olivat täydelliset ja se pois- tettiin vahvuudesta.

Palasimme kentälle samaa reittiä ja jatkoim- me kohti kolmoshallia, ohitimme sen lähellä seisovan harmaan tankkiauton. Piikkilanka- aidan luona mietittiin hetki mennäänkö aidan yli vai kierretäänkö portin kautta. Tietysti kiivettiin aidan yli ja tunkeuduttiin pensasaidan läpi Kapitlaivan pihaan.

## **Päivä oli pulkassa.**

Tarinan kirjoittaja ei tuolloin tiennyt eikä aavistanut . että vajaan kymmenen vuoden kuluttua olisi itse lentopalveluksessa Utisssa DC-3 lentoperämiehenä.

### **Pertti J Halinen**

**Kirjoittaja on lappeenrantalainen eläkkeellä oleva KARAIR:n lentokapteeni, ilmailuhistorian harrastaja ja myös Helikopterkillan jäsen.**

# LENSIN VANHAA RAUTAA, DC-3 lentokoneita jo 80 vuotta

Joulukuun 17.päivänä 1935 tapahtui Kalifornian Santa Monican lentokentällä jotain, silloin nousi ilmaan ensimmäinen Douglas DC-3. Lentokonetehdtaan perustaja ja johtaja Donald Douglas totesi 40 vuotta myöhemmin , ettei projektissa mukana olleista kukaan arvannut oikeasti olevansa luomassa legendaä nimeltä DC-3. Koneen valmistus loppui jo vuonna 1946, mutta joidenkin mielestä

Kolmonen lentää ikuisesti. Täysin realistista on, että ainakin konetyypin 100-vuotisjuhlilla on lentäviä yksilöitä ilmassa myös Suomessa.

Ennen siirtymistäni Kar-Airin palvelukseen lensin ilmavoimissa muun muassa Dakotaa ja Iljushin 28:aa. Lentotunteja DC-3:lla tuli yhteensä 4800, kokonaislentotuntimäärä 14500.

Kuljetuslentolaivuuden lentotoiminta oli ympärivuorokautista ja tapahtui lähes kaikissa sääolosuhteissa. Tämä vaati sekä koneen ohjaamomiehistöltä että etenkin tekniseltä henkilökunnalta suurta työpanosta.

Koska meillä ei ollut ulkomaan kentillä määrättyä huolitsijaa oli koneen miehistön varauduttava kaikkeen mahdolliseen.

Suoritimme mitä erilaisimpia tehtäviä VIP-kuljetuksista laskuvarjopodotuksiin ja rahtilentoihin. Myös lentoja ulkomaille oli paljon johtuen puolustusvoimien materiaalihankinnoista. Lensimme panssaritorjunta-ohjuksia Englannista ja Fougan moottoreita Ranskasta. DO-koneiden toiminta-alue oli laaja, lähes koko Eurooppa.

"Vanhaa Ladyä" ohjattiin käsin, sillä koneessa ei ollut minkäänlaista ohjausautomaatiikkaa, puute korjattiin kahdella vuorottelevalla ohjaajalla. Kone oli erittäin tuuliherkkä varsinkin laskussa. Lasku alkoi tavallaan vasta pyörien koskettaessa kiitotietä ja sivutuulella vaati erityistä tarkkuutta. Ilmassa kone oli altis kaikille ilmavirtauksille ja "havisu kun haavanlehti", koska siipikuormitus oli pieni. Voimakkaassa ukkospilvessä tehoja oli käytettävä tästehon

ja tyhjäkäynnin välillä. Silti lentopinnan säilyttäminen ei aina ollut mahdollista!

Tekniikaltaan kone oli ollut aikanaan aikaansa edellä. Kolulennolla opettajan piti olla tarkkana koko ajan, koska kaikkia virheitä ei enää voitu korjata ja simulaattoria ei ollut.

Jäätyminen oli suuri riesa, kone jäätyni joskus tosi voimakkaasti ja jouduttiin tekemään mittarilähestyminen lyhyenä ja jyrkällä liukukulmalla. "Vanha Rouva Dakota" vei kuitenkin poikansa perille.

DO-kalustolla suoritettiin lisäksi maalin hinauksia (DO-8) sekä ilmakeuhkulentoja (DO-8 ex OH-LCD ja DO-9 ex OH-LCG). Nämä koneet olivat Maanmittaushallituksen omistuksessa ilmavoimien operoimina, koneet aloittivat kuvaulennot vuonna 1969.

Kartoituskuvauslennolla tähyistäjälle, joka oli Maanmittauslaitoksen tekniikko, asennettiin kapteenin taakse lisäistuin ja sivulle kuplaikkuna. Väliseinä oli myös poistettu. Tarkka kuvausjono määriteltiin koneen pohjan läpi asennetulla Zeissin tähyystyökalilla. Kuvauskausiksi poistettavien matkustajainten kohdalla koneen pohjalla olivat aukot kahta vierekkäistä kameraa ja kummankin käyttölaitteita varten. Miehistön keskinäistä yhteydenpitoa varten oli sisäpuhelinjärjestelmä lentopäähineessä, johon saatiin myös välttämätön happi. Kuvaukorkeus oli yleensä 15000 jalkaa, eli 4500 metriä. Ylempänäkin lennettiin.

Koostaan huolimatta DO oli tehokas myös kuvaustehtävissä. Yläkorkeuksissa lentoaika oli pitkä, jopa yli 8 tuntia. Koneeseen mahtuivat yhtä aikaa kaikki lentokenttien välisillä siirtolennolla mukana kuljetettavat varusteet. Ilmavoimat asetti kuvauslennoille miehistön: kapeenin, perämiehen ja mekaanikon, Maanmittaus-hallituksen ilmakeuhkuväestö tähyistäjän ja kameranhoitajan.

DO-koneilla suorittamistani useista ilmakeuhkulentamista on yksi lento jäänyt erityisesti mieleen.

Olimme kesäkuun alussa vuonna 1970 kuvauslentopäivystyksessä Luonetjärvellä DO-9:llä. Asuimme hotellissa Jyväskylässä. Kun 5.6. aamulla tarkastimme valtakunnan säätiedot, totesimme että ainakin aamupäivän työt Riihimäen kuvausalueella, jossa oli noin kolmen tunnin kuvaukset kesken, ovat mahdollisia. Ei muuta kun kentälle ja DO:n pyörät irtosivat Luonetjärven kiitotieltä klo 08.00. Riihimäen kuvat olivat purkissa jo ennen puolta päivää.

Tiedustelimme Joensuun säitä ja totesimme ne niin hyväksi, että päätimme jatkaa lentoa suoraan Lieksa –Kolin alueelle. Siellä lentolinjat olivat itä-länsi- suuntaiset 4500 metrin korkeudella. Sää oli todella erinomainen ja kuvasimme yhdellä kertaa koko alueen. Lasku Joensuuhun klo 16.23.

Jo lennon aikana alueennonjohto oli huomauttanut meille, että ilmavoimien 619 on ylittänyt useaan kertaan valtakunnan rajan lännestä itään. Kuvausjonot päättyivät aina 2,5 km enne valtakunna rajaa. Vastasikin

lennonjohdolle että rajaloukkaukset eivät köhdaltamme ole mahdollisia. Alueennonjohto vatasi sanomalla, että neuvostoliittolaiset ovat myös ilmoittaneet asiasta ja tulevat vaatimaan asiasta tutkimuksen.

Lennon jälkeen Joensuussa rajaviranomaiset ja suojelupoliisi ottivatkin heti yhteyttä. Teimme asiasta selvityksen, se kelpasi suomalaisille, mutta neuvostoliittolaiset vaativat koneen miehistöä kuulusteltavaksi Neuvostoliiton puolelle, koettivat kepillä jäätä. Kieltäydyin ehdottomasti ulkomaanmatkasta ja asiasta ei kuulunut mitään jälkikäteen.

Ilmavoimien ilmoituksen mukaan kyseinen kuvauslento, siis 8 tuntia 23 minuuttia, oli pisin lento mitä ilmavoimien lentokoneella Suomen ilmatilassa on suoritettu.

### **Pertti J Halinen**

**Kirjoittaja on lappeenrantalainen eläkkeellä oleva KARAIR:n lentokapteeni, ilmailuhistorian harrastaja ja myös Helikopterkillan jäsen.**

## **Douglas DC-3 Utissa**

Karjalan Lennoston Kuljetuslentolaivueella Utissa oli neljä DC-kolmosta, ilmavoimien kirjoissa Delta Oskaria. Palvelin Utissa lentokoneaseapumekaanikkona joulukuun alusta 1961 huhtikuun loppuun 1962. Koska Utin koneissa ei ollut aseita, me apumekatsut teimme kaikkia muita varusmies-alikersanttien hommia. Utissa oli käytäntönä, että kun koneet tulivat lennolta, ne tankattiin ja työnnettiin lentokonehalliin.

Normaalina työaikana tankkausta oli valvomassa joku kantahenkilökunnasta, mutta mikäli kone saapui illalla, me varusmiehet tankkasimme ja työnsimme koneen hangaariin. Joskus alkutalvesta 1962 DO saapui Uttiin illansuussa, lentäjä rullasi koneen tankkauspiesteeseen ja lähti kotiinsa. Tankkaus kesti tovin, koska tankit vetävät yli 3000 litraa bensiiniä. Samalla alkoi sataalunta. Sitä tuli tankkauksen aikana kymmenkunta senttiä, eikä me miehissä jaksettu työntää konetta, joka painaa tyhjänäkin 7.650 kg, mihinkään.

Hangaarissa oli Land Rover, jossa oli virtavaimet paikoillaan. Minä, jolla ei tietenkään ollut armeijan autojen ajolupaa, käynnistin Lantikan ja ajoin sen DO:n taakse. Koneiden hinaamista varten oli jousitettu tanko, joka kiinnitettiin kannuspyörään. Kyllähän Delta Oskari tuli Lantikan perässä halliin, mutta kun lähestyin takaseinää ja jarrutin, niin tangon jouset supistuivat koneen painosta ja sitten ponnahduttivat Land Roveria kuin jänöjussia eteenpäin. Näin mentiin muutama metri ja juuri ennen takaseinää auto ja lentokone pysähtyivät. Kone oli hallissa, hallin ovet kiinni ja varusmiehen rikkeestä ei jäänyt jälkeä.

Miten olisi käynyt, jos olisin törmännyt Lantikalla hallin seinään? Lentäjistä muistan sellaiset lentomestarit kuin Hälikkä ja Pulkkinen (ei sukua) ja kapteeni Börje Sjögrenin.

**Kaapo Pulkkinen**  
res ylikersantti

**KAAKKOIS-SUOMEN  
ILMAILUMUSEO-  
YHDISTYS ry K-SIMY**



Lentokentäntie 37  
53600 Lappeenranta  
Email: kasuilmuyhdistys@gmail.com

**Puheenjohtaja Kimmo Marttinen**  
Puh. 050 370 2955  
Email: kimmo.marttinen@gmail.com

**Jäsenasiat:**  
Esa Rantanen  
044 217 9646  
gpskuvat@gmail.com

Pankkiyhteys:  
FI64 4108 1020 0455 07

**Karjalan Ilmailumuseo**  
[www.karjalanilmailumuseo.fi](http://www.karjalanilmailumuseo.fi)

Jäseniä noin 163



# FLYER

Kaakkois-Suomen Ilmailumuseoyhdistys ry:n tiedotuslehti

**Toimitukselliset tiedot:**

FLYER ilmestyy kolme kertaa vuodessa

**Päätoimittaja:**

Kimmo Marttinen  
Email: kimmo.marttinen@gmail.com

**Julkaisija:**

Kaakkois-Suomen Ilmailumuseoyhdistys ry

**Layout:**

GPS Paino Oy, Esa Rantanen, 044 217 9646  
Email: gps@wwnet.fi